

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 11

Artikel: Zur Rheinschiffahrt Strassburg-Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40085>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Resolution.

„Die auf Einladung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 27. Februar 1925 in Mannheim versammelten Vertreter sämtlicher rheinischer Handelskammern und führenden Fachkörperschaften der Industrie, Landwirtschaft und Schifffahrt nehmen zur Frage des Ausbaues des Oberrheins zwischen Strassburg und Basel wie folgt Stellung:

1. Die Ausführung des französischen Vorhabens eines Seitenkanals von Strassburg nach Basel würde, wie eine eingehende Prüfung Sachverständiger ergeben hat, eine wesentliche Erschwerung und Veränderung des Betriebes der Rheinschifffahrt gegenüber der bisherigen Art der Betriebsführung auf dem freien Strom zur Folge haben. (Gefährliche Navigation, besonders zu Tal; schwieriges Ankern und Aufdrehen der Fahrzeuge. Nautisch gefährliche Schleuseneinfahrten; Zeitverlust an den Schleusen. Unmöglichkeit, plötzliche Verkehrsanschwellungen glatt aufzunehmen. Abhängigkeit von Betriebsstörungen an den Schleusen. Gefahr von Dammbrüchen und Leerlaufen einzelner Haltungen. Eisbildung im Winter.)

Die in Art. 358 des „Friedensvertrages“ geforderte Voraussetzung für den Bau des Seitenkanals, dass die Schifffahrt weder im Rheinbett noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen beeinträchtigt, noch die Schifffahrt erschwert werden darf, kann daher keinesfalls als erfüllt angesehen werden. Der Ersatz des freien Rheins durch den Seitenkanal würde vielmehr die freie Schifffahrt auf der Strecke Strassburg-Basel tatsächlich aufheben und auf der übrigen Strecke zum Teil stark beeinträchtigen.

2. Der Bau des Seitenkanals würde überdies die grundsätzlich von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt genehmigte Regulierung des genannten Abschnittes tatsächlich in Frage stellen. Mit der Regulierung sind jedoch im Oberrheingebiet auf der Strecke

bis Strassburg gerade in den letzten Jahrzehnten derart eingehende und — wie der Schifffahrt bekannt ist und durch die Verkehrszahlen bewiesen wird — günstige Erfahrungen gesammelt worden, dass die Fortsetzung des Regulierungswerkes bis Basel als einer grosszügigen Kulturarbeit von internationaler Bedeutung nicht nur eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit für die beteiligten Länder, sondern unter dem zu beachtenden Gesichtspunkt der Freiheit der Schifffahrt die allein in Frage kommende technische Möglichkeit der Verbesserung der Schifffahrt bis Basel darstellt. (Vorteile der Regulierung: Unbegrenzte Entwicklungsmöglichkeit. Leichte Anpassungsfähigkeit bei plötzlichen Verkehrsanschwellungen. Technisch einheitlicher Schifffahrtsverkehr von Rotterdam bis Basel. Wirtschaftliche Ueberlegenheit. Fehlen der Nachteile eines Kanalbetriebes.)

3. Angesichts der aussergewöhnlichen Bedeutung der zu treffenden Entscheidungen für den gesamten Rheinverkehr wie für die Volkswirtschaft aller Länder des gesamten Rheinstromgebietes, insbesondere des Oberrheins, wird für notwendig gehalten, dass das amtliche Projekt des linksrheinischen Seitenkanals Strassburg-Basel, ebenso wie es mit dem einer Regulierung geschehen ist, schnellstens vollständig und mit eingehenden Erläuterungen versehen der Öffentlichkeit übergeben werde.“ — *

Von unserem Standpunkt, dem der schweizerischen Rheinschiffahrts-Interessen, kann man es nur begrüssen, dass die praktisch erfahrenen Schifffahrtskreise des Mittel- und Niederrheins sich der Wahrung der Schifffahrtsinteressen auch auf der Rheinstrecke Strassburg-Basel tatkräftig annehmen; verfügen sie doch über die nötige Sachkenntnis zur Beurteilung der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieser auch für uns eminent wichtigen Fragen.

VERWALTUNGS-GEBÄUDE DES
ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

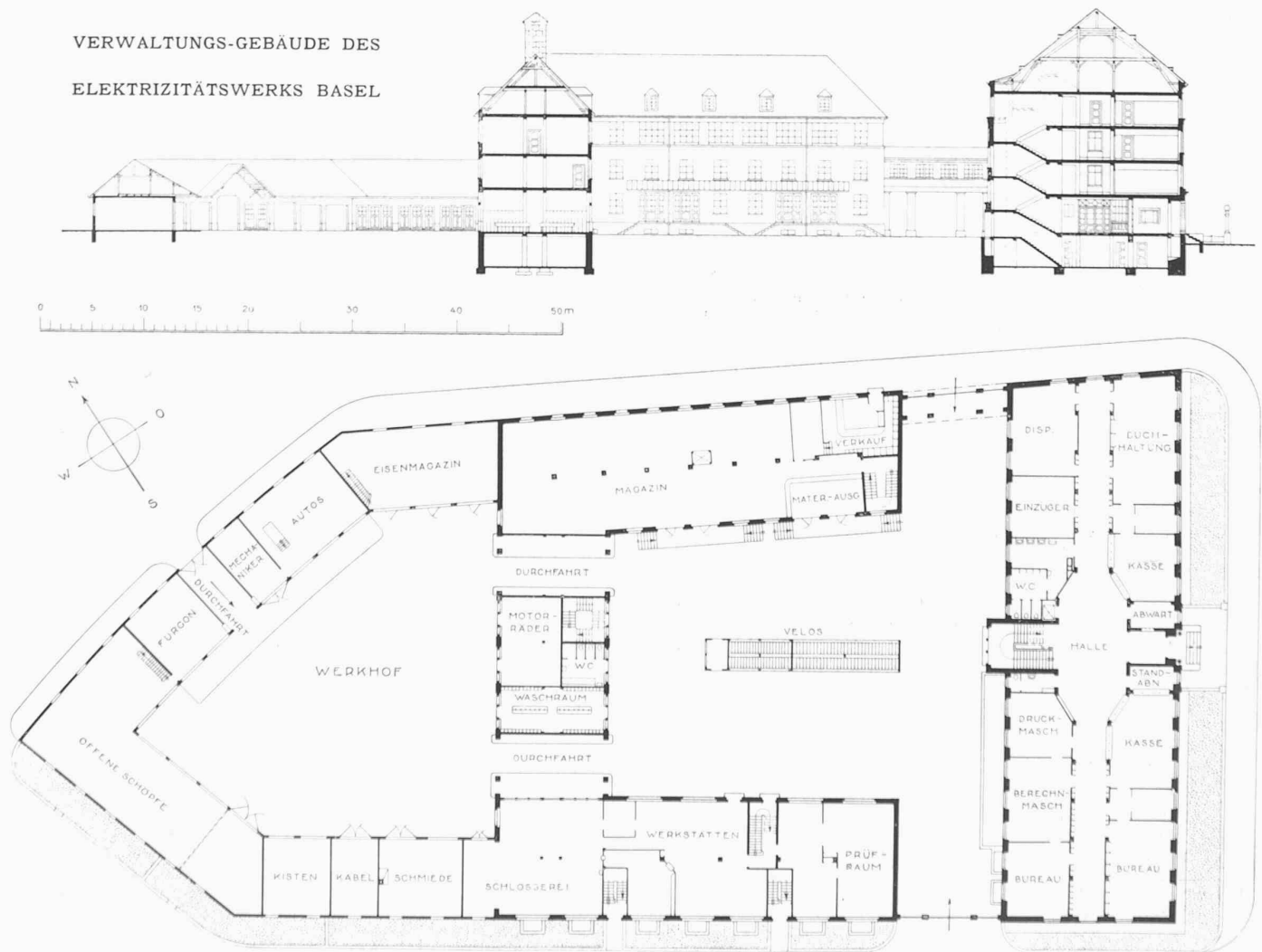


Abb. 1 Erdgeschoss-Grundriss, Abb. 2 Schnitt der Gesamtanlage. — Masstab 1 : 600. — (Text hierzu Seite 141.)

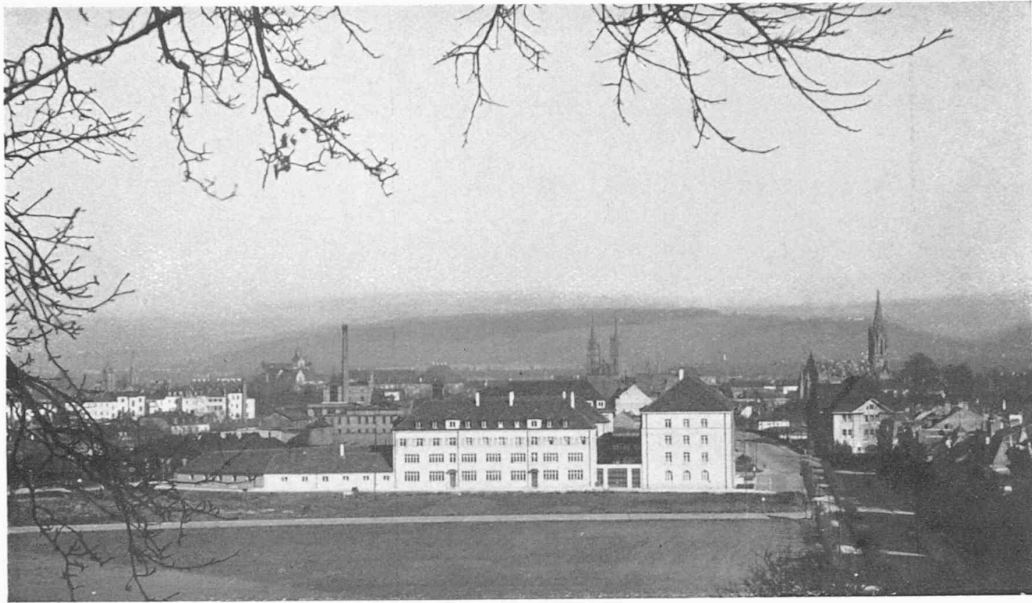


DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

Abb. 3. HAUPTFRONT AN DER MARGARETHENSTRASSE



Abb. 4. HAUPTTEINGANG



DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

Abb. 5. VON ST. MARGARETHEN AUS GESEHEN

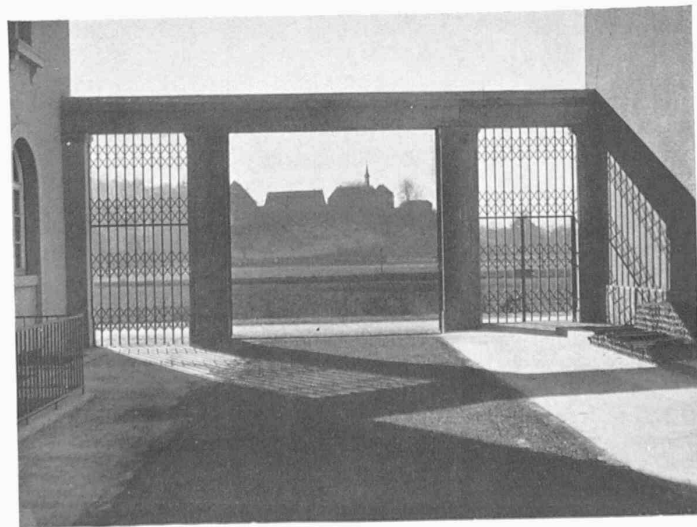


Abb. 6. HOFAUSFAHRT MIT DURCHBLICK AUF ST. MARGARETHEN

VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTWERKS BASEL



Abb. 7. Hoffront des Hauptgebäudes.
(Sämtliche photographischen Aufnahmen sind von A. Teichmann, Basel.)

Dabei hat sich die Sachlage in Bezug auf die Wertung der Regulierung für uns etwas verändert. Einmal scheidet durch die schweizerische Zustimmung zum Kembser-Kanal die Ueberwindung der Isteiner-Schwelle aus der Diskussion. Sodann haben die zuständigen schweizerischen Fachleute die Zweckmässigkeit und Durchführbarkeit des Regulierungs-Entwurfes 1924, der unterhalb Istein Halt macht, anerkannt.¹⁾ Dieser letzte, baureife Entwurf ist bearbeitet worden in Anpassung an die inzwischen getroffenen Vereinbarungen hinsichtlich des Seitenkanals. Die badischen Bearbeiter des Entwurfs konnten somit, gestützt auch auf ihre genaue Kenntnis der Stromverhältnisse, von veränderten Grundlagen ausgehen, die zum Teil den schweizerischen Verfassern der frühern Projekte nicht zur Verfügung standen. Die Darstellung dieses „Projektes 1924“ und seiner interessanten Unterlagen wird in unserem Blatte demnächst erfolgen! sie wird auch erkennen lassen, wie wenig dabei vom „Projekt 1921“ in grundsätzlicher Beziehung abgewichen worden ist.

¹⁾ Vergl. unsere bezügl. Mitteilung Bd. 84, S. 288 (13. Dezember 1924); ferner S. 148 dieser Nr.

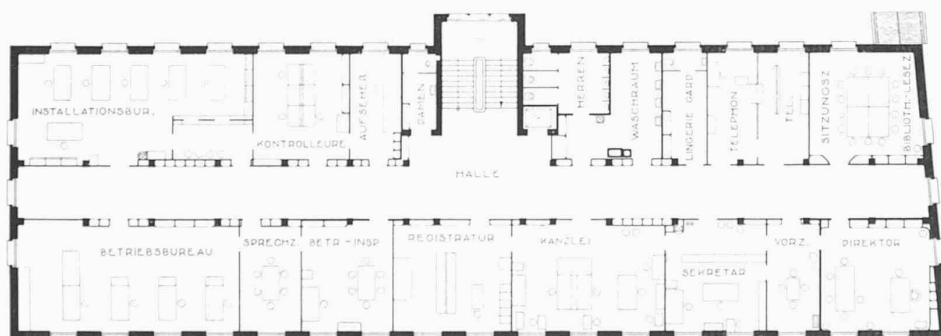


Abb. 8. Grundriss vom II. Stock. — Masstab 1:400.

Verwaltungs-Gebäude des Elektrizitätswerkes Basel.

Vergangenes Jahr hat sich das Elektrizitätswerk Basel mit seinen Verwaltungsräumen, Werkstätten und Magazinen aus einer engen und unzweckmässigen Unterkunft befreit und hat einen zeitgemässen Neubau bezogen, der in seiner vollkommenen Schlichtheit und Sachlichkeit dem heutigen Ideale eines Ingenieurbaues entspricht. Den meisten Bürgern freilich ist es zu

schlicht ausgefallen; die Kritik der Strasse stimmt ja nicht immer mit den Ansichten des Fachmanns überein. Denn so ist einmal der grosse Haufe: er hält in der Theorie sehr darauf, dass der Staat mit seinem Gelde, dem Gelde des Steuerzahlers haushälterisch umgehe, aber andererseits soll das Gemeinwesen prunkvoll dastehen, Hausteinfassaden zum allermindesten, und nicht allzu knappen plastischen Schmuck; wenn man auch nicht gerade zum Hurrahbarock der neunziger Jahre zurückkehren möchte, so will man daneben doch auch keinen ärmlichen Eindruck machen.

Der Bau ist zwischen der Margarethenbrücke, der Ueberführung über die Elsässerbahn, gleich beim Ausgang aus dem Bundesbahnhof, und dem Margarethenhügel mit seinem alten Kirchlein, das man auf nebenstehender Abb. 6 durch eine Hofausfahrt mit seiner feinen Silhouette erblickt, errichtet worden, nicht zu weit von den Geschäftslagen der Stadt, und an einer Stelle, die sich wegen nächtlichen Eisenbahnlärms nicht gerade vorzüglich für Wohnbauten eignet. Auf die Nachbarschaft brauchte nicht gross Rücksicht genommen zu werden, denn die nahen Häuser im bescheidenen Villenstil sind keine hervorragenden Kunstwerke und ohnehin untereinander uneins. So durfte man vor allem die Anforderungen der Geschäftsabwicklung bei der Anordnung der Baugruppe zum Ausdruck bringen, und dabei ergab sich eine Gliederung um zwei Höfe und eine Staffelung von hohen zu niedrigen Bauten von der Margrethenstrasse aus bis hinten an den spitzwinklig endenden Bauplatz.



Abb. 9. Nordöstliche Hofeinfahrt.